

Au Mali le risque d'être blessé dans un accident de la route peut être encore plus grand hors de la capitale

Emmanuel Bonnet et Mama Sanogo

Une surveillance des accidents de la route à Sikasso en 2019 a recensé près de 100 accidents, dont les trois quarts avec des blessés et quatre décès. Cette étude démontre les actions de sécurité routière doivent être adaptées aux situations locales.

◆ Faits saillants

75% des accidents présentent des blessés

Plus d'accidents dans les lieux d'affluence (mosquée, grand marché, entrée de ville)

18% des blessés sont des piétons

30% des blessés sont mineurs

18% des blessures sont à la tête

◆ Introduction

Les accidents de la route sont la 8^e cause de décès dans le monde. Selon l'OMS, ils pourraient devenir la 5^e cause d'ici 2030. Les objectifs pour le développement durable ont placé dans leur cible 3 une ambition forte : réduire de 50 % le nombre de décès et de blessés sur les routes d'ici 2030.

L'Afrique présente le plus fort taux de mortalité mondial avec 26,6 personnes tuées pour 100 000 habitants par an. Cependant, la fiabilité des données n'est pas certaine, car il n'existe pas suffisamment de système fiable pour les collecter.

Au Mali, l'ANASER n'a pas de système de surveillance en temps réel. Les chiffres de la mortalité routière et des blessés sont donc difficiles à estimer. L'OMS estime le nombre de morts sur les routes maliennes à 4 159 décès, mais ce chiffre semble très exagéré aux acteurs du pays. La mise en place d'un système de surveillance des accidents et des blessés est donc indispensable pour produire une donnée précise.

Approche

Entre avril et juillet 2019, l'IRD, l'Ambassade France et l'ANASER ont mis en place un système de surveillance des accidents de la route à Sikasso, deuxième ville la plus touchée par les accidents au Mali. Ce système mettait à disposition des agents de la police nationale et des sapeurs-pompiers, un téléphone intelligent sur lequel une application permettait de saisir les informations de l'accident : lieu, date, dégâts matériels et caractéristiques des blessures. Un site internet permettait de visualiser ces informations sous forme de cartographie des lieux d'accident.

Résultats

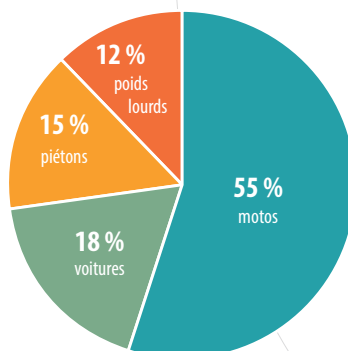
Durant les trois mois de surveillance, les agents de la police et des sapeurs-pompiers ont compté 99 accidents, 74 blessés et 4 décès. Ainsi, 75 % des accidents ont provoqué des blessés, dont le tiers ont été jugés graves. Les blessés sont jeunes (25 ans en moyenne) et concernent près de 30 % de mineurs. Les accidents sont importants dans quatre zones principales, l'une à l'entrée de la ville (sur la RN7), une autre à proximité de la mosquée, une près du grand marché et une dernière à l'intérieur d'un quartier résidentiel dense. L'axe routier secondaire allant de la RN7 vers le sud de la ville est également accidentogène. Il est possible d'associer ces événements à un trafic important à proximité de la mosquée et de l'hôpital de Sikasso. Ces résultats montrent que les lieux d'affluence non organisés présentent des risques d'accident élevés.

Points accidentogènes de Sikasso



Les véhicules impliqués dans les accidents sont surtout des motos. Contrairement à la capitale, Bamako, les piétons sont nombreux à être victimes d'accidents (15 contre 7 % à Bamako), et en particulier avec des motos (75 %). L'autre particularité de Sikasso, est le nombre d'accidents de poids lourds (12 %). Cela s'explique par le rôle de carrefour de la ville, à proximité de la frontière avec le Burkina Faso et la région est productrice de coton, créant un trafic important de véhicules de transport.

Types de véhicules impliqués dans les accidents



Proportions supérieure à la moyenne nationale pour les piétons

Au niveau des blessures, près de 18 % sont à la tête, 27 % aux membres inférieurs et 30 % aux membres supérieurs.

◆ Conclusion

Ce projet de surveillance des accidents à Sikasso fournit les preuves qu'un système de collecte des données numériques par les agents sur le terrain, au moment des secours est fiable, facile à réaliser, et performant. Les statistiques sont immédiatement exploitables et pourraient permettre de mener des actions de préventions sur les lieux les plus touchés par les accidents, mais aussi auprès des populations en circulation.

Cette étude, unique dans une ville secondaire africaine, montre que la question de la sécurité routière concerne tout le territoire. Il est urgent de mener des actions de prévention pour réduire les accidents et les traumatismes. La route est encore longue avant d'atteindre l'objectif d'une réduction de 50 % des morts et des blessés avant 2030.

Recommandations pour l'action

- ◆ Développer une surveillance sur tout le territoire
- ◆ Sensibiliser sur les lieux les plus accidentogènes
- ◆ Protéger les piétons par des campagnes de sensibilisation et des infrastructures de protection
- ◆ Cibler la prévention chez les très jeunes
- ◆ Inciter au port du casque et à la protection des membres inférieurs (pieds)

Le groupe de recherche international (GDRi) TRAUMA est une équipe franco-africaine (Burkina-Faso, Bénin, Côte d'Ivoire et France) spécialisée sur les questions des accidents de la route et des traumatismes, et capable de mener des recherches interventionnelles utiles à la compréhension et la diminution de ce fardeau. Le GDRi TRAUMA est composé des disciplines suivantes : géographie de la santé, santé publique, géographie des transports, sociologie-anthropologie, économie, traumatologie, épidémiologie et droit. Elles sont toutes indispensables pour appréhender globalement et de manière transversale la question des accidents de la route et leurs conséquences. L'ambition du GDRi Trauma est de produire des connaissances inédites pour proposer le cadre des interventions visant à réduire les traumatismes de la route dans en Afrique.

◆ Remerciements

Les auteurs remercient Valéry Ridde et Christian Dagenais pour leurs lectures et leurs commentaires.

◆ Contacts

emmanuel.bonnet@ird.fr